

სს „ენერგო პრო ჯორჯიას“ პასუხები სამინისტროს 2021 წლის 26 აგვისტოს N 9096/01 წერილში მოცემულ შენიშვნებზე

| # | შენიშვნა  | რეაგირება  |
|---|---|--|
| 1 | <p>გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილ სურათის - 5.3 და საპროექტო ელექტროგადამცემი ხაზის სქემის შეფასებით, საპროექტო ელექტროგადამცემი ხაზის დერეფანი სავარაუდოდ კვეთს არსებულ ავტოგასამართ სადგურს, აღსანიშნავია რომ აღნიშნულ მონაკვეთზე ხდება ელექტროგადამცემი ხაზის დერეფნის ცვლილება, რაც ეწინააღმდეგება „ელექტრული ქსელების ხაზობრივი ნაგებობების დაცვის წესისა და მათი დაცვის ზონების დადგენის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 24 დეკემბრის N366 დადგენილებით განსაზღვრულ ნორმებს, ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს საპროექტო ტერიტორიიდან დაზუსტებული მანძილი უახლოეს საცხოვრებელ სახლებამდე და სამრეწველო ობიექტებამდე. გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია მხოლოდ საპროექტო ანძებიდან უახლოესი მანძილები საცხოვრებელ სახლებამდე, დაზუსტებას საჭიროებს და წარმოდგენილი უნდა იყოს საპროექტო ელექტროგადამცემი ხაზის განაპირა სადენებიდან უახლოესი მანძილები საცხოვრებელ სახლებამდე და</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>შენიშვნა იქნა გათვალისწინებული და სარეაბილიტაციო ელექტროგადამცემი ხაზი აღარ გავა ავტოგასამართი სადგურის სიახლოვეს. აღნიშნული განხორციელდა შემდეგნაირად: სარეაბილიტაციო 110 კვ ეგხ „ჭალადიდის“ გაორჯაჭვიანება იგეგმებოდა #151-ე საყრდენიდან. თუმცა იმის გათვალისწინებით, რომ გასაორჯაჭვიანებელი ტრასის სადენები #149ა-დან #151-ე საყრდენზე დაერთებით გადიოდა ავტოგასამართი სადგურის სიახლოვეს, რაც ეწინააღმდეგებოდა „ელექტრული ქსელების ხაზობრივი ნაგებობების დაცვის წესისა და მათი დაცვის ზონების დადგენის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 24 დეკემბრის N366 დადგენილებით განსაზღვრულ ნორმებს, სარეკონსტრუქციო ელექტროგადამცემი ხაზის გაორჯაჭვიანება დაიგეგმა #1/150 საყრდენიდან (ავტოგასამართი სადგურიდან კანონმდებლობით დადგენილი დაცილების უზრუნველსაყოფად). შესაბამისად, 110 კვ ეგხ „ჭალადიდის“ გაორჯაჭვიანება ქვ/ს „ფოთი 4“-ის ქვ/ს „ფოთი 2“-თან დამაკავშირებელი 110 კვ ძაბვის ეგხ-სთან მოხდება #1/150 საყრდენიდან. #149ა სარყდენიდან დაერთდება მოხდება ლარნაკას ქუჩის მეორე მხარეს (გზას ისედაც კვეთს ძველი სადენი) მდებარე ჯერ #1/150 საყრდენზე (რომელზეც დაერთებულია ქვ/ს „ფოთი 4“-დან მომავალი სადენი), ხოლო შემდგომ ეს ორი სადენი უცვლელად გაიმეორებს არსებულ ტრასას ლარნაკას ქუჩაზე. შესაბამისად დაგეგმილი ცვლილებით მოხდება ზემოაღნიშნული დადგენილებით განსაზღვრული ნორმების დაცვა. (იხ. თავი 5 - ელექტროგადამცემი ხაზის დერეფნის/საყრდენების ადგილმდებარეობა და ტრასის (მარშრუტის) აღწერა/გვ.18);</u></li> <li>• შენიშვნა იქნა გათვალისწინებული. გზშ ანგარიშში სამინისტროს წერილის შესაბამისად აისახა ელექტროგადამცემი ხაზის განაპირა სადენებიდან უახლოესი მანძილები საცხოვრებელ სახლებამდე და სამრეწველო</li> </ul> |

|   |   |   |
|---|---|---|
|   | სამრეწველო ობიექტებამდე, შესაბამის სიტუაციურ სქემაზე დატანილ;   | ობიექტებამდე. (იხ. თავი 5 - ელექტროგადამცემი ხაზის დერეფნის/საყრდენების ადგილმდებარეობა და ტრასის (მარშრუტის) აღწერა პიკეტაჟების მიხედვით).   |
| 2 | საპროექტო დერეფნის ნაწილი გადის დასახლებულ ტერიტორიაზე საცხოვრებელი სახლებისა და კერძო მიწის ნაკვეთებზე, აღნიშნულიდან გამომდინარე როგორც მოწყობის ისე ოპერირების ეტაპზე სარეაბილიტაციო სამუშაოების განხორციელებისთვის საჭირო იქნება კერძო საკუთრებით სარგებლობა, შესაბამისად გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს, საპროექტო დერეფნის ფარგლებში მოქცეული კერძო მფლობელობაში არსებულ მიწის ნაკვეთების მფლობელებთან კომუნიკაციის ამსახველი (ასეთის არსებობის შემთხვევაში შეთანხმების) დოკუმენტი; ამასთან ზემოაღნიშნული კერძო საკუთრებებიდან გამომდინარე გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს მოწყობის ეტაპზე საპროექტო ანბეზამდე მისასვლელად გათვალისწინებული გზების (ტერიტორიების) გამოყენებისა და შესაბამისი ზემოქმედების შესახებ დეტალური ინფორმაცია, სქემა და shp ფაილები | <p>სარეაბილიტაციო საჰაერო ეგზ წარმოადგენს სს „ენერგო-პრო ჯორჯიას“ საკუთრებაში არსებულ ხაზოვან ნაგებობას, რომლის მშენებლობა დაიწყო გასული საუკუნის ორმოცდაათიან წლებში - ქ. ფოთის ელექტრომომარაგების უზრუნველსაყოფად და ექსპლუატაციაში შევიდა 1960 წელს. გაორჯაჭვიანების შედეგად არ მოხდება ახალი ტერიტორიის ათვისება, სარეაბილიტაციო ეგზ ზუსტად იმეორებს არსებული ეგზ-ს მარშრუტს. ამასთან, მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს ის გარემოება, რომ ეგზ-ს რეაბილიტაცია დაიგეგმა ფოთის ელექტრომომარაგების საიმედოობის გაზრდის მიზნით, ქალაქ ფოთის მუნიციპალიტეტის მოთხოვნით.</p> <p>სამუშაოების განხორციელება არ საჭიროებს კერძო საკუთრებით სარგებლობას. არ ითვალისწინებს მისასვლელი გზების მოწყობას. სარეაბილიტაციო ეგზ-ს ხანგრძლივი ექსპლუატაციის პერიოდში (1960-იანი წლებიდან) საყრდენების მონიტორინგისა და მომსახურებისთვის უკვე არსებულია მისასვლელი გზები, რომელთა გამოყენებაც მოხდება როგორც რეაბილიტაციის, ასევე ექსპლუატაციის პერიოდში (იხ. ქვეთავი 7.1. - მისასვლელი გზები/გვ.36 და მისასვლელი გზების shp ფაილები).</p> <p>ამასთან, ქალაქ ფოთის მუნიციპალიტეტის მერის მიერ 2021 წლის 2 თებერვალს გამოიცა №42.42210338 ბრძანება მიწის ნაკვეთების სამშენებლოდ გამოყენების პირობების დამტკიცების შესახებ (იხ. თავი 7. გვ. 32), სადაც მოცემულია, თითოეული იმ ნაკვეთის შესახებ მონაცემები, რომელთა სიახლოეში გადის სარეკონსტრუქციო, გასაორჯაჭვიანებელი ეგზ. დოკუმენტში ასევე მოცემულია, ფუნქციური ზონის სტატუსი, რომლის თანახმად განეკუთვნება საწარმოო ზონა - სზ-1-ს, დაბალი ინტენსივობის საცხოვრებელ ზონა - სზ-2-ს (ლანდშაფტური ტერიტორია; ზელოკალური სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ტერიტორია; ლოკალური ინფრასტრუქტურის ტერიტორია). გამოყენების სახეობას წარმოადგენს - ხაზობრივი ნაგებობა - საინჟინრო ინფრასტრუქტურული ქსელი (საჰაერო ეგზ).</p> |
| 3 | გზმ-ის ანგარიშს თან ერთვის shape ფაილები, რომელშიც წარმოდგენილია მხოლოდ ქვესადგურ „მენჯი - 220“-ის ქვესადგურ „ფოთი 4“-თან დამაკავშირებელი არსებული ეგზ-ის   | შენიშვნა გათვალისწინებულია. იხ. დანართი shp ფაილების სახით, სადაც მოცემულია სარეკონსტრუქციო და გასაორჯაჭვიანებელი საყრდენების (N149ა- N165) წერტილოვანი და ეგზ-ის დერეფნის ხაზოვანი ფენა, ასევე ადგილმდებარეობის ალტერნატიული ვარიანტების შესაბამისი shp ფაილები.   |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   | <p>ხაზოვანი ფენა. გზშ-ის ანგარიშს თან არ ერთვის სარეკონსტრუქციო, გასაორჯაჭვიანებელი და გასაუქმებელი საყრდენების (N149ა- N165) წერტილოვანი და ეგხ-ის დერეფნის ხაზოვანი ფენა. ასევე არ არის წარმოდგენილი ადგილმდებარეობის ალტერნატიული ვარიანტების შესაბამისი shp ფაილები</p>  |  |
| 4 | <p>გზშ-ის ანგარიშით წარმოდგენილი პროექტის თანახმად ელექტროგადამცემი ხაზის საწყის მონაკვეთზე დაგეგმილია ელექტროგადამცემი ხაზის დერეფნის ცვლილება, არსებული ძველი საყრდენების და სადენების შეცვლა ახლით, ასევე დაგეგმილია საპროექტო მონაკვეთის გაორჯაჭვიანება, შესაბამისად გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს „ელექტრული ქსელების ხაზობრივი ნაგებობების დაცვის წესისა და მათი დაცვის ზონების დადგენის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 24 დეკემბრის N366 დადგენილებით განსაზღვრული ნორმების დაცვის შესახებ ინფორმაცია</p> | <p>აღნიშნულ მარშრუტზე 1960 წლიდან არსებობს ელექტრო გადამცემი ხაზი, რომელსაც ასევე აქვს დაცვის ზონები, ხოლო რეაბილიტაციის შემდგომ ეგხ-ს ზუსტად გაიმეორებს აღნიშნულ მარშრუტს, ძველი საყრდენების რეკონსტრუქციით არსებული დაცვის ზონების რაიმე სახით ცვლილება არ მოხდება.</p> <p>ამასთან მნიშვნელოვანია, რომ პროექტის ფარგლებში, რომელიც ითვალისწინებს მხოლოდ რეაბილიტაციას და გაორჯაჭვიანებას ელექტრომომარაგების საიმედოობის გაზრდისთვის, არ იგეგმება ელექტროგადამცემი ხაზის დერეფნის ცვლილება (მათ შორის არც საწყის მონაკვეთზე, რადგან სამინისტროს შენიშვნის შესაბამისად დაკორექტირდა გზშ ანგარიში - ეგხ-ს განაპირა სადენების ავტოგასამართი სადგურიდან კანონმდებლობით დადგენილი დაცილების უზრუნველსაყოფად და დაუბრუნდა არსებულ ტრასას).</p> <p>ზემოაღნიშნულიდან და იქიდან გამომდინარე რომ ეგხ არსებულია - „ელექტრული ქსელების ხაზობრივი ნაგებობების დაცვის წესისა და მათი დაცვის ზონების დადგენის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის N366 დადგენილებით განსაზღვრული ნორმები არ იღვევა.</p> |